



KODAK GRAY SCALE

C	Red-Filter Negative	Cyan Printer	M	Green-Filter Negative	Magenta Printer	Y	Blue-Filter Negative	Yellow Printer
----------	---------------------	--------------	----------	-----------------------	-----------------	----------	----------------------	----------------

00 A .10 .20 .30 .50 .70 M 1.00 1.30 1.60 B 1.90



black

3-color

white

cyan

violet

magenta

primary red

yellow

green



KODAK COLOR CONTROL PATCHES

These colors have been selected as representative of those inks commonly used in photomechanical reproduction.

Ein Blick

in die

B u k u n f t

der

Braunschweigischen Eisenbahnfinanzen.

Von

Dr. H. Scheffler,

Baurath.

Braunschweig,

Druck und Papier von Friedrich Vieweg und Sohn.

1 8 6 9.

Bei der Rentabilitätsberechnung der hiesigen Bahnen ist die Annahme gemacht, dass sich die Bruttoeinnahme nach der Vollendung der Helmstedter und Osteröder Bahn trotz der bevorstehenden Konkurrenzbahnen auf die Summe von 4 000 000 Thlr. pro Jahr erheben und dass diese Erhebung schon innerhalb der nächsten 10 Jahre erfolgen werde, sodass man annehmen könne, eine in 10 Jahren eintretende Einnahme von 4 000 000 Thlr. sei der Kulminationspunkt für den Ertrag der hiesigen Bahnen und zur Konservirung dieses Ertrages seien alsdann außer den gewöhnlichen Unterhaltungskosten nur noch 10 Prozent der Einnahme zu den Erweiterungen und Umgestaltungen der Bahnanlage inkl. der nothwendigen Vermehrung und Umgestaltung der Lokomotiven und Wagen, welche die zeitgemäße Veränderung und Vervollkommnung der Bahn und der Betriebsmittel, die Vermehrung und Beschleunigung der Züge unter dem Drucke der Konkurrenzen, der Tarifiermäßigungen und der erhöhten Anforderungen des Publikums immer erfordern wird, ausreichend.

Diese Einnahme, welche auf $43\frac{3}{4}$ Meilen Bahnlänge fällt, entspricht einer durchschnittlichen Bruttoeinnahme von 91 500 Thlr. pro Meile.

Wenn man berücksichtigt, dass die bisherige Einnahme pro Meile in den letzten Jahren geschwankt hat, indem sie in den Jahren 1864, 1865, 1866 von 79 600 auf 76 000 Thlr. herabgesunken,

alsdann im Jahre 1867 zwar auf 88 200 Thlr. gestiegen, sodann aber im Jahre 1868 wieder auf 82 000 Thlr. gefallen ist; so muß in Anbetracht der bevorstehenden Konkurrenz eine allgemeine Erhebung bis auf 91 500 Thlr. nicht bloß für die alten, sondern zugleich auch für alle neuen Bahnen mindestens als zweifelhaft und ihr Ansaß als hoch erscheinen.

Dieser Schluss rechtfertigt sich auch durch einen Blick auf die englischen Bahnen. Kein Land hat eine so hoch entwickelte Industrie und einen so bedeutenden Bahnverkehr als England. Dessenungeachtet beläuft sich die Bruttoeinnahme aller englischen Bahnen nach den auf amtliche Mittheilungen gegründeten statistischen Übersichten der europäischen Eisenbahnen von Hauchecorne im Jahre 1865 (welches das letzte ist, für welches diese Übersichten vorliegen) nur auf 83 700 Thlr. pro Meile. Außerdem hat die Einnahme der englischen Bahnen nahezu ihren Höhepunkt erreicht: denn dieselbe betrug schon im Jahre 1858, also 7 Jahr früher, 80 300 Thlr. pro Meile. *Im 1868 88470 p, im 1869 91500 p*

Die belgischen Bahnen, welche bekanntlich ebenfalls einen starken Verkehr haben, weisen in demselben Jahre 1865 sogar nur eine Einnahme von 63 200 Thlr. pro Meile auf.

Wenn hiernach die zu erwartende Frequenz für die hiesigen, von Konkurrenz nicht unbedeutend bedrohten alten und neuen Bahnen zu 91 500 Thlr. pro Meile, also 10 Prozent höher als die der englischen und 50 Prozent höher als die der belgischen Bahnen angenommen ist; so dürfte sich weit eher die Befürchtung rechtfertigen, daß diese Einnahme niemals erreicht, als daß sie überschritten werde, indem Letzteres nur unter unerwartet günstigen Ereignissen eintreten kann.

Sobald man aber auf außergewöhnliche günstige Ereignisse rechnet, muß man auch die möglichen ungünstigen Ereignisse in Betracht ziehen. In dieser Hinsicht liegt es auf der Hand, daß eine Einnahmequelle von 4 000 000 Thlr., welche vom Stande der Industrie und des öffentlichen Verkehrs abhängt, doch unter schwierigen Zeitverhältnissen, z. B. in Folge eines Krieges oder einer Geschäfts-

trifft, wohl einmal um 20 Prozent, also um 800 000 Thlr., zurückbleiben kann, daß aber Geschäftsstockungen, welche einen Ausfall von 10 Prozent, also von 400 000 Thlr., herbeiführen können, als Ereignisse zu betrachten sind, auf welche ein jeder Geschäftsmann sich gefaßt machen wird, ohne daß er an weltererschütternde Katastrophen denkt.

Wenn nun auch der Ausfall an Bruttoeinnahme nicht ganz als Verlust zu betrachten ist, indem dafür an Betriebskosten gespart wird: so leuchtet doch ein, daß diese Ersparniß bei weitem nicht denjenigen Betrag erreichen kann, welcher einer normalen und dauernden Verminderung der Einnahme entspräche, weil alle Betriebseinrichtungen bereits für den mittleren Stand der Frequenz getroffen sind. Man kann also vielleicht annehmen, daß wenn 800 000 Thlr. Bruttoeinnahme fehlt, der Überschuß sich um 600 000 Thlr. vermindert, und wenn 400 000 Thlr. Bruttoeinnahme fehlt, der Überschuß um 300 000 Thlr. zurückgeht.

Da die ganze Grundsteuer im Lande	357 000 Thlr.
die direkte Steuer	158 000 "
die indirekte Steuer	120 000 "
da also sämtliche Steuern nur	635 000 Thlr.

jährlich aufbringen; so würde der zuerst erwähnte Fall denselben Effekt haben, wie wenn in einem Jahre sämtliche Steuern fehlten. Der letztere Fall aber, welcher zu seiner Herbeiführung gar keiner besonders unglücklichen Ereignisse bedarf, würde doch nur durch eine Steuererhöhung um die Hälfte ihres jetzigen Betrages auszugleichen sein.

Überall sieht man, daß es sich bei dem Eisenbahnbetriebe, dessen Rentabilitätswert zu einer dauernden Einnahmequelle von 1 270 000 Thlr. veranschlagt ist und durch den Käufer noch höher, nämlich wie eine dauernde Einnahmequelle von 1 325 000 Thlr. bezahlt wird, um ein Objekt handelt, welches doppelt so viel werth ist, als die gesammte jetzige Steuerkraft des Landes.

Sollte diese einfache Thatsache nicht genügen, um einige Besorgnisse für den Fall zu erwecken, daß der Eisenbahnbetrieb nicht in der veranschlagten günstigen Weise sich entwickelte? Gestattet die Sorge für das Landeswohl, daß man mit völliger Ruhe und Zuversicht dem Braunschweigischen Eisenbahnverkehre eine größere Frequenz als dem englischen und belgischen zuschreibt, wenn von dem Zutreffen dieser Rechnung die Besteuerung des Landes abhängt? Kann man mit diesem Glauben an den Glückstern des Landes das im Verlaufe der Bahnen liegende Mittel, die Reineinnahme von 1 325 000 Thlr. völlig sicherzustellen und allen feindlichen Eventualitäten zu entziehen, von der Hand weisen?

Bis jetzt haben die hiesigen Eisenbahnen, Gott sei Dank! noch keine unglückliche Finanzkrise erlebt: das Land hat sich aber auch bis auf die letzten Jahre mit verhältnißmäßig geringen Ablieferungen an die Staatskasse begnügt, so daß es möglich war, in den besseren Jahren Überschüsse zu sammeln, welche in den schlechteren Jahren zur Verwendung standen. Wie aber trotz der im Ganzen normalen Zeitläufte die angesammelten Fonds geschwankt, auf welche bedeutende Höhe sie sich momentan erhoben und wie rasch sie durch die Betriebs- und sonstigen Staatsbedürfnisse wieder herabgesunken sind, lehrt folgende Übersicht der Kassenbestände, womit die einzelnen Betriebsjahre abgeschlossen haben. Der disponibele Fonds betrug

Ende	Thaler	Ende	Thaler	Ende	Thaler
1848	18 320	1855	242 718	1862	755 889
1849	140 399	1856	423 936	1863	1 131 000
1850	113 002	1857	5 293	1864	736 236
1851	—	1858	167 496	1865	823 594
1852	—	1859	314 209	1866	984 293
1853	140 565	1860	292 351	1867	226 039
1854	107 510	1861	682 449	1868	102 048

Hieraus geht hervor, daß die bis zum Jahre 1863 gemachte Ersparniß von 1 131 000 Thlr. seit jener Zeit fast vollständig aufgezehrt ist.

Die Schwankung des Rassenbestandes hat natürlich Nichts mit der Schwankung der Bruttoeinnahme zu thun; sie liefert aber ein Bild von der Veränderlichkeit der extraordinären Betriebs- und sonstigen Staatsbedürfnisse. Träte eine ähnliche Schwankung der Einnahme hinzu; so könnte Dieß in der That zu erheblichen Verlegenheiten führen. Der wesentliche Nutzen, welchen der Verkauf der Eisenbahnen gewährt, besteht darin, daß damit allen, nach der Natur des öffentlichen Verkehrs sehr wohl möglichen unerwarteten Ereignissen vorgebeugt und zugleich der Vortheil, welchen die Bahnen erst in späteren Jahren durch den wachsenden Verkehr nach menschlicher Voraussicht abwerfen können, schon jetzt dem Lande dienstbar gemacht wird. Dem Käufer gegenüber kann und wird man immer den aus einer rationellen Durchschnittsrechnung sich ergebenden vollen Werth, welchen die hiesigen Bahnen nicht bloß nach ihrer jetzigen, sondern auch nach der zu erwartenden späteren Frequenz haben, in Rechnung stellen, da demselben neben der Chance einer ungünstigen Entwicklung auch die Chance einer günstigeren Entwicklung zur Seite steht und er als dauernder Besitzer die spätere Zukunft ebenso gut wie die nächste Gegenwart in die Wagschale zu legen hat.

Aus den verschiedenen Erläuterungen der Grundlagen, auf welche sich die Berechnung des Werthes der Bahnen und des Kaufpreises stützt, dürfte zur Genüge hervorgehen, daß dem Käufer gegenüber, bei Ermittlung des Kaufpreises in der That der Standpunkt der vollen Verwerthung der in Aussicht stehenden Vortheile unter Voraussetzung sehr günstiger Verkehrsentwicklungen festgehalten ist.

Der obige Nachweis über die Bedeutung, welche eine Bruttoeinnahme von 4 Millionen Thaler von einer $43\frac{3}{4}$ Meilen langen Bahn gegenüber den frequentesten europäischen Bahnen hat, wird wesentlich dazu beitragen, die letztere Behauptung zu rechtfertigen: es kann aber noch Mehreres zu ihrer Bestätigung angeführt werden.

Aus meiner Schrift vom 27. September 1869 S. 16 geht hervor, dass die Rentabilität unserer Bahnen ein am 1. Januar 1869 zahlbares $4\frac{1}{2}$ procentiges Kapital von 28 Millionen Thaler repräsentirt, wenn folgende Bedingungen erfüllt werden.

1. Wenn die jährliche Einnahme in 10 Jahren von 3 auf 4 Millionen Thaler wächst und sich nachher auf dieser Höhe, welche der durchschnittlichen Frequenz der englischen Bahnen entspricht, dauernd erhält.

2. Wenn die Betriebsausgabe nicht über 50 Prozent der Einnahme steigt.

3. Wenn die Kosten für Erweiterungen, Umgestaltungen und Verbesserungen der Bahnanlage und der Betriebsmittel in den nächsten 10 Jahren nicht mehr als 20 Prozent der Bruttoeinnahme absorbiren, nach Verlauf dieser 10 Jahre aber mit 10 Prozent zu bestreiten sind.

4. Wenn die in den nächsten 10 Jahren erforderlichen Erweitungskosten nur zur Hälfte aus den Betriebsüberschüssen entnommen, zur anderen Hälfte aber durch Anleihen gedeckt werden, deren Betrag sich im zehnten Jahre auf ein zu verzinsendes $4\frac{1}{2}$ procentiges Kapital von circa $4\frac{1}{4}$ Millionen Thaler belaufen würde.

5. Wenn für das zweite Gleis und die Vervollständigung der Helmstedter und Osteröder Bahn eine Kapitalanleihe von 2 Millionen 5 procentig oder $2\frac{1}{4}$ Millionen $4\frac{1}{2}$ procentig ausreicht.

6. Wenn sich also nach 10 Jahren dauernd folgende jährliche Abrechnung ergibt.

Einnahme	4 000 000 Thlr.
Betriebsausgabe 50 Prozent. . .	2 000 000 Thlr.
Kosten für Erweiterungen, Um- gestaltungen und Verbesserungen 10 Prozent	400 000 "
Verzinsung der wegen der Er- weiterungen in den nächsten 10 Jahren gemachten Anleihen (S. 15 meiner Schrift vom 27. Sept.)	190 000 "
Gesamtausgabe	2 590 000 "
Überschuss	1 410 000 Thlr.

wovon die Verzinsung des für das zweite Gleis der Helmstedter und Osteröder Bahn u. s. w. noch aufzuwendenden Kapitals mit zu bestreiten ist.

7. Wenn sich mithin die Ablieferung an die Staatskasse in den nächsten 10 Jahren von 1 Million auf 1 410 000 Thlr. erhebt und späterhin fortwährend auf dieser Höhe konstant erhält.

Obwohl diese Voraussetzungen in ihrer Totalität auf einer sehr hoffnungsvollen Anschauung der Zukunft beruhen; so wäre es doch möglich, daß manche Personen, welche in der rosigten Ausmalung dieser Zukunft keine Grenze finden, alle diejenigen vorstehenden Posten, welche ausgezeichnet günstig lauten, für ihre Rechnung akzeptirten, die übrigen Posten aber, welche ihnen nicht günstig genug erscheinen, bemängelten. Von der letzteren Beschaffenheit ist lediglich und allein der Ansaß von 10 Prozent für Erweiterungen, Umgestaltungen und Verbesserungen nach Ablauf der 10 Jahre, wo ein Wachsthum der Frequenz nicht mehr vorausgesetzt wird. Man könnte der Meinung sein, daß in diesem Zustande der Kulmination des Verkehrs mit einem geringeren Kostenaufwande auszukommen sei. Wenngleich nach meiner Schrift vom 29. Oktober dieses Jahres im Laufe der Zeit die gewöhnlichen Unterhaltungskosten den dafür angenommenen Betrag von 50 Prozent höchstwahrscheinlich übersteigen werden, so will ich doch, um den Werth des Verkaufsgeschäftes in seinem wahren Lichte erscheinen zu lassen, die Rechnung auch für den Fall anstellen, daß nach 10 Jahren, bei einer Bruttoeinnahme von 4 Millionen Thaler, nur 5 Prozent dieser Einnahme, also nur 200 000 Thaler jährlich zu Erweiterungen, Umgestaltungen und Verbesserungen erforderlich sein werden.

Unter dieser Voraussetzung würde sich der Rentabilitätswerth der Bahnen um den Werth einer immerwährenden jährlichen Rente von 200 000 Thalern steigern, welche nach 10 Jahren fällig wird. Der Werth einer solchen Rente ist gleich einem $4\frac{1}{2}$ prozentigen Kapitale von $2\frac{3}{4}$ Millionen Thaler.

Beachtet man, daß ein Kapital von 28 Millionen Thaler den früher berechneten Rentabilitätswerth darstellt, daß dabei jedoch noch

nicht die bevorstehende Ausgabe für die Pensionirung der alternden Eisenbahnbeamten berücksichtigt ist, eine Ausgabe, welche einen Kapitalwerth mindestens von $\frac{5}{9}$ Millionen Thaler hat (da der jährliche Pensionsetat für die übrigen Zivilbeamten gegenwärtig sich auf 120 000 Thaler beläuft); so ergibt sich, daß unter der letzteren Voraussetzung der Rentabilitätswerth der Eisenbahnen $28 + 2\frac{3}{4} - \frac{5}{9}$, nämlich ein $4\frac{1}{2}$ prozentiges Kapital von $30\frac{1}{5}$ Millionen Thaler sein würde.

Der Kaufpreis ist einem $4\frac{1}{2}$ prozentigen Kapitale von $29\frac{1}{3}$ Millionen Thaler gleich: derselbe deckt also bis auf eine Summe von 867 000 Thlr. selbst das Resultat einer Rechnung, die in allen Stücken von den günstigsten Voraussetzungen getragen ist und diese Kalkulation liefert den Beweis, daß der Kaufpreis ein reichlich bemessener ist, welcher eine energische Thätigkeit und Umsicht des zukünftigen Besitzers erfordert, um dem Unternehmen denjenigen Ertrag abzugewinnen, welcher billigen Erwartungen entspricht.

Von besonderem Interesse dürfte es jetzt noch sein, sich den Zustand unserer Finanzlage klar zu machen, in welchem wir uns nach zehn Jahren einmal für den Fall befinden, daß wir die Eisenbahn behalten, und einmal für den Fall, daß wir sie jetzt verkaufen. Der Zeitraum der nächsten zehn Jahre hat für das Land unverkennbar eine ganz erhebliche Wichtigkeit, indem sich darin muthmaasslich die Fähigkeit, in Sachen des einheimischen Landesinteresses nach freiem Ermessen zu disponiren, konzentriert.

Die nachfolgende Tabelle ist das Bild unserer Finanzentwicklung für den ersten Fall, wo der Staat im Besitze der Eisenbahnen bleibt, und mittelst des Reinertrages zunächst die Zinsen und Amortisationen der Landesschulden deckt, den Überschuss aber zu anderen Staatszwecken reservirt. Es ist die Voraussetzung gemacht, daß die Vergrößerung der Anleihe wegen Vollendung der Helmstedter und Osteröder Bahn auf die Jahre 1872 und 1873 falle, daß die Schuldentilgung

ihren bisherigen gesetzlichen Gang gehe, daß in den ersten beiden Jahren 1869 und 1870 nur je 200 000 Thlr. von der Annuität für die neue Prämienanleihe zu zahlen sind, während die übrigen Beträge von den Neubaufonds übernommen werden, daß sich die Subvention für die Blankenburg-Halberstädter Bahn von 250 000 Thlr. auf die beiden Jahre 1870 und 1871 vertheile, daß die Ablieferung der Eisenbahnkasse an die Staatskasse in den beiden Jahren 1869 und 1870 den etatmäßigen Betrag habe, alsdann aber sukzessive bis zum Jahre 1880 auf den Betrag von 1 400 000 Thlr. steige.

(Siehe die Tabelle a. S. 12. u. 13.)

Diese Tabelle lehrt, daß wenn alle Überschüsse der Eisenbahnablieferung über die zur Verzinsung und Amortisation der Landesschulden erforderlichen Beträge mit Zinseszinsen aufgespeichert werden, im Jahre 1880 das geringfügige Vermögen von 700 000 Thlr. angesammelt sein wird.

Die Landesschulden bestehen alsdann aus folgenden $4\frac{1}{2}$ prozentigen Beträgen.

Rest der bisherigen und durch das zweite Gleis der Helmstedter und Osteröder Bahn ver- größerten Schulden	11 679 000 Thlr.
Rest der Prämienanleihe, welche dann noch einer 44jährigen Annuität von 406 580 Thlr. entspricht	7 732 000 „
Anleihe wegen der Erweiterungsanlagen in dem fraglichen Zeitraume, von welcher bei der vorstehenden Abtragung keine Amortisa- tion stattgefunden hat	4 250 000 „
	<hr/> 23 661 000 Thlr.

Wenn man das vorhin bezeichnete angesammelte Vermögen zur Tilgung eines entsprechenden Theiles der letzteren Schulden verwendet; so folgt, daß das Land im Jahre 1880 23 Millionen Thaler Schulden, also 3 Millionen Thaler Schulden mehr als heute

Jahr.	Gesamnte Landesschuld außer der Prämienan- leihe, auf ein 4½prozentig- es Kapital reduzirt.	Zinsen.	Amor- tisation.	Zinsen und Amortisation auf die Prämien- anleihe.	Ausgaben für gewisse allgemeine Eisenbahn- zwecke.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1869	11 614 700	522 660	162 300	200 000	—
1870	11 452 400	515 358	162 300	200 000	125 000
1871	11 290 100	508 054	162 300	406 580	125 000
1872	{ 11 127 800 1 000 000	545 751	172 300	406 580	—
1873	{ 11 955 500 1 000 000	582 993	182 300	406 580	—
1874	12 773 200	574 794	182 300	406 580	—
1875	12 590 900	566 586	182 300	406 580	—
1876	12 408 600	558 387	182 300	406 580	—
1877	12 226 300	550 179	182 300	406 580	—
1878	12 044 000	541 980	182 300	406 580	—
1879	11 861 700	533 772	182 300	406 580	—
1880	11 679 400	525 528	182 300	406 580	—

Gesammt- ausgabe.	Muthmaaß- liche Einnahme aus der Eisenbahn- kasse.	Überschuss der Einnahme.	Defizit.	Der Überschuss wächst bis zum Jahre 1880 mit $4\frac{1}{2}$ prozt. Zinsezinsen an zu folgen- dem Kapitale.
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
884 960	900 000	15 040	—	+ 24 000
1 002 658	1 000 000	—	2 658	— 4 000
1 201 934	1 040 000	—	161 934	— 241 000
1 124 631	1 080 000	—	44 631	— 63 000
1 171 873	1 120 000	—	51 873	— 71 000
1 163 674	1 160 000	—	3 674	— 5 000
1 155 466	1 200 000	44 534	—	+ 56 000
1 147 267	1 240 000	92 733	—	+ 110 000
1 139 059	1 280 000	140 941	—	+ 161 000
1 130 860	1 320 000	189 140	—	+ 206 000
1 122 652	1 360 000	237 348	—	+ 249 000
1 114 408	1 400 000	285 592	—	+ 285 000
			Summa 707 000	

hat. Wäre aber inzwischen die Vorskelder und die Hildesheimer Bahn in einer Gesamtlänge von 7 Meilen doppelgleisig erbaut und mit Betriebsmitteln vollständig ausgerüstet, was einem Kostenaufwande von 5 Millionen Thaler entspricht; so belaufen sich im Jahre 1880 die Landesschulden auf 28 Millionen Thaler, also 8 Millionen Thaler höher als heute, und dieselben erfordern von jener Zeit an zur Verzinsung und Amortisation alljährlich eine Summe von $1\frac{1}{2}$ Millionen Thaler.

Eine ganz andere Physiognomie zeigt unser Staatshaushaltsetat im Jahre 1880, wenn die Eisenbahnen jetzt verkauft werden. Mit dem Kaufpreise werden sämtliche Landesschulden getilgt und es bleibt ein am 1sten Januar 1869 zahlbares $4\frac{1}{2}$ prozentiges Kapital von $9\frac{1}{3}$ Millionen Thaler, welches sich einschließlich der Ersparniß durch die wegfallenden Pensionen der Eisenbahnbeamten auf 10 Millionen Thaler erhebt, zur freien Disposition.

Es soll zwar manchen Ungläubigen geben, welcher Zweifel darin setzt, daß ein Kaufpreis, welcher in einer 64jährigen Rente von 875 000 Thlr. und in einem $4\frac{1}{2}$ prozentigen Kapitale von $11\frac{1}{9}$ Millionen Thaler (oder in einem 5prozentigen Kapitale von 10 Mill. Thaler) besteht, Dieß zu leisten vermag. Allein der Glaube hieran wird bei gehöriger Überlegung, besonders aber dann kommen, wenn Seitens der Herzogl. Staatsregierung der Tilgungsplan vorgelegt sein wird. Alsdann wird Jedermann es völlig klar finden, daß die 64jährige Annuität von 875 000 Thlr. und ein zinsbares $4\frac{1}{2}$ prozentiges Kapital von $1\frac{7}{9}$ Millionen Thlr. (welches immerwährend jährlich 80 000 Thlr. Zinsen liefern würde) zusammengenommen vollständig ausreicht, um eine $4\frac{1}{2}$ prozentige Schuld von 20 Millionen Thaler zu verzinsen und gänzlich zu tilgen.

Es ist hiernach über jede Anfechtung gewiss, daß der Verkauf der Eisenbahnen dem Lande zu Anfang des Jahres 1869 nach vorgängiger Befreiung von sämtlichen Schulden und von zukünftigen Pensionen der Eisenbahnbeamten ein $4\frac{1}{2}$ prozentiges Kapital von $9\frac{1}{3}$ Millionen Thaler zur unbeschränkten Ver-

fügung stellt. Wenn dieses Kapital verzinslich angelegt wird, bildet dasselbe im Jahre 1880 ein **schuldenfreies Vermögen** von 15 Millionen Thaler, welches eine jährliche Rente von 680 000 Thlr. abwirft, die größer ist als die gesammte Steuerkraft des Landes.

Nach Vorstehendem befinden sich die Vertreter des Landes vor der Wahl zwischen folgenden zwei Fällen:

Wenn wir die Bahnen behalten, treten wir in das Jahr 1880 mit leeren Taschen und mit einer Landesschuld von wenigstens 23 Millionen Thaler, welche sich für den Fall der Erbauung der Borsfelder und Hildesheimer Bahn auf 28 Millionen Thaler erhebt und zur Verzinsung und Amortisation eine jährliche Summe von anderthalb Millionen Thaler erfordert. Zur Deckung dieser Landesverpflichtung ist uns eine Verheißung gegeben, welche in der Aussicht auf die günstige Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in der auf das Jahr 1880 folgenden Zukunft liegt. Diese Verheißung kann sich erfüllen; ja sie kann, wenn die Hoffnung mancher Vertrauensvollen in Erfüllung geht, den Werth der Schulden übertreffen, sodass wir das nächste Jahrhundert vielleicht in ganz guten Vermögensverhältnissen erreichen; sie kann aber auch trügen und Das unerfüllt lassen, was die obige Rechnung von ihr verlangt — es ist eben eine Hoffnung, welche der Laune des Schicksals unterliegt.

Wenn wir dagegen die Bahnen verkaufen, treten wir, frei von allen Schulden, mit einem Vermögen von 15 Millionen Thaler, welches 680 000 Thaler Zinsen abwirft, ins Jahr 1880. Unsere Eisenbahnen bringen wir ebenfalls mit; sie bleiben als Verkehrsmittel dem Lande unverloren. Ja, wir finden sie im Jahre 1880 ganz gewiss um zwei Linien von 5 Meilen Länge

nach Nordost und nach West erweitert vor, und da wir dann kein fiskalisches Interesse an den Eisenbahneinnahmen mehr haben, befinden wir uns in der Lage, das Eisenbahnnetz nach allen Dimensionen, unbekümmert, ob damit Konkurrenzen geschaffen werden oder nicht, erweitern zu lassen.

Die letztere Alternative aber ist keine bloße Hoffnung, sondern eine Gewissheit, welche von keinen Eventualitäten abhängt, auch nicht davon, ob man das sich darbietende Vermögen, anstatt es zu sammeln, für nützliche Werke ausgiebt. In der That wird der berechtigte Wunsch auftauchen, mit diesem Vermögen das Landeswohl zu fördern: und was läßt sich mit einem Vermögen von 15 Millionen Thaler nicht Alles schaffen und fördern! — Bildungsanstalten, Krankenhäuser, Werke zur Besserung des öffentlichen Gesundheitsstandes und der Volkswohlfahrt überhaupt, Arbeiterwohnungen, Entwässerungen, Kanalisirungen, Straßen und Wege und vieles Andere, woran nur dem vermögenden Lande zu denken vergönnt ist.

Das auf solche Gegenstände verwandte Geld trägt ebenfalls seine Zinsen und die Preussischen Abgeordneten in Berlin, welche die Frage des Verkaufs der Braunschweigischen Bahn mit in den Kreis ihrer Betrachtungen gezogen und darüber mancherlei sonderbare Urtheile in der Presse hervorgerufen haben, werden bei ruhiger Überlegung wohl finden, daß wenn wir in das Jahr 1880 schuldenfrei und entweder mit einem Vermögen von 15 Millionen Thaler oder mit einem etwas kleineren Vermögen, dagegen aber ausgerüstet mit einem entsprechenden Äquivalente von gemeinnützigen Anlagen eintreten, diese Anlagen höhere Früchte, als die Kupons von Werthpapieren sowohl im spezifisch

Braunschweigischen, als auch im allgemein Deutschen Interesse tragen.

Außerdem werden jene Herren sich erinnern, daß Braunschweig ein konstitutioneller Staat ist und daß das Staatsvermögen hier nach denselben Prinzipien und mit derselben Gewissenhaftigkeit verwaltet wird, wie in den bestregierten Staaten, daß also von einer unfruchtbaren Verflüchtigung desselben überall keine Rede sein kann. Endlich werden die Loyalen unter ihnen der wahrheitswidrigen Unterstellung entgegentreten, daß der Verkauf der Eisenbahnen überhaupt den Zweck der Mobilisirung des Staatsvermögens habe. Bekanntlich besteht der bei weitem größte Theil des Kaufpreises in einer lange dauernden Annuität, welche schon ihrer Natur nach, außerdem aber nach Maaßgabe der Landesgesetze zu nichts Anderem, als zur Verzinsung und Tilgung der Landesschulden verwandt werden kann und daher lediglich die Stelle der jetzt zu gleichem Zwecke zu verwendenden Eisenbahnintradem vertritt. Während nun die Letzteren immerhin von der Gunst der Umstände abhängen, also ein Risiko involviren, ist die erstere Annuität, also die damit bezweckte Schuldentilgung unbedingt sicher. Was aber den neben jener Annuität in Kapitalform zu zahlenden Betrag betrifft; so macht derselbe eben den Mehrwerth aus, welchen die hiesigen Bahnen nach der auf die muthmaäßliche Verkehrsentwicklung gestützten Rentabilitätsberechnung über die Landesschulden hinaus haben. Das für diesen Mehrwerth äußerlich vorhandene Werthobjekt ist etwas Ungewisses, mit einem Risiko Behaftetes: das darin beruhende Staatsvermögen ist bedroht durch die Konkurrenz von

Privatunternehmungen, welche im Norden und Süden das Braunschweigische Bahnnetz umziehen: die Einkassirung jenes Kapitals zu einer Zeit, wo das dafür bestehende Werthobject noch einen rechnungsmäßig nachweisbaren Werth hat, heißt also nicht, das Staatsvermögen mobilisiren, sondern dasselbe realisiren, und diese Realisirung sollte doch, da möglicherweise in 10 Jahren durch die Konkurrenz von Privatgesellschaften das realisirbare Object verschwunden sein kann, bei reiflicher Überlegung nicht minder die Wünsche des kurzfristigsten Partikularisten wie die des fernsichtigsten Universalpolitikers befriedigen!

Braunschweig, den 12. November 1869.

H. Scheffler.

KODAK GRAY SCALE

C

Red-Filter Negative

Cyan Printer

M

Green-Filter Negative

Magenta Printer

Y

Blue-Filter Negative

Yellow Printer

.10

.20

.30

.50

.70

M

1.00

1.30

1.60

B

1.90

black

3-color

white

cyan

violet

magenta

primary red

yellow

green

KODAK COLOR CONTROL PATCHES

These colors have been selected as representative of those inks commonly used in photomechanical reproduction.